

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Tingginya angka kecelakaan LLAJ di Indonesia berdampak pada kerugian yang cukup besar baik pada tataran makro sistem perekonomian nasional maupun pada tataran mikro perekonomian keluarga. Berdasarkan data Asian Development Bank (ADB), kerugian ekonomi akibat kecelakaan LLAJ diperkirakan sebesar 2,9 - 3,1 % dari total PDB Indonesia atau senilai Rp448.478 triliun dan total PDB sebesar Rp200 juta pada tahun 2020. 15.434,2 triliun (RUNK & LLAJ, 2022).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, BAB 1 Pasal 1 yaitu Standar Pelayanan Minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh Perusahaan Angkutan Umum dalam memberikan pelayanan kepada Pengguna Jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur (Kementerian Perhubungan 2018).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2018 tentang SMKAU Untuk memberikan pelayanan yang baik perlu di adakan peningkatan kompetensi dan pelatihan awak kendaraan bermotor sesuai ketentuan perundang undangan sebagai kebutuhan secara berkala (Menteri Perhubungan Republik Indonesia 2018).

Berdasarkan insiden Bus menabrak pembatas jalur (MCB) di Jumat, 29 Oktober 2021, kemudian kecelakaan yang terjadi di X 03 Desember 2021, dan kecelakaan yang terjadi di X Kamis, (02/12) dimana bus menabrak pos polisi yang dikarenakan pramudi lalai dalam mengendarai busnya. Sehingga dari KNKT melaksanakan kegiatan evaluasi secara komprehensif terhadap perusahaan X (X , 03 Desember 2021).

Berdasarkan data kecelakaan, tahun lalu mengalami 502 kecelakaan pada tahun 2021. Selain itu, pada November hingga Desember, terjadi serangkaian kecelakaan. Ini bisa sangat merugikan bagi perusahaan pelayaran. Dari data tersebut diketahui bahwa banyak kecelakaan disebabkan oleh jatuhnya bus, sehingga Komite Keselamatan Transportasi Indonesia (KNKT) bersama manajemen perusahaan X mencakup aspek-aspek yang mempengaruhi keselamatan angkutan massal, saya mengevaluasinya. KNKT merekomendasikan Badan Nasional Kualifikasi Profesional (BNSP) untuk mengevaluasi sistem kualifikasi profesional untuk pramudi angkutan lokal, dengan mempertimbangkan karakteristik dan persyaratan kompetensi bidang ini. Untuk itu, BNSP dapat melibatkan pengelolaan perusahaan X sebagai pengguna yang bekerja saat meninjau sistem kompetensi. Hasil rekomendasi KNKT bagi manajemen perusahaan X diharapkan membawa perbaikan terkait masalah keselamatan, antara lain perbaikan skema jadwal bus, perbaikan skema persiapan awak kendaraan, perbaikan skema persiapan kendaraan. Peningkatan skema keamanan rute dan peningkatan skema kerjasama. Manajemen perusahaan X perlu membuat 10 program quick win (KNKT, 2021).

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Rachmawati, 2019 mengenai kesalahan manusia pada Pramudi *Bus Rapid Transit* (BRT) yang menunjukkan bahwa terjadinya kecelakaan bus yaitu dikarenakan faktor pramudi yang berdasarkan aspek tugas pramudi yang dapat. Di dalam penelitian rachmawati mengambil beberapa tugas. Berdasarkan keterangan di atas maka peneliti ingin mengetahui aspek tugas-tugas pramudi perusahaan X yang dapat menyebabkan kecelakaan, dikarenakan selama tahun 2021 perusahaan X mengalami kecelakaan hingga mencapai 502 kecelakaan bus. Dan di bulan Oktober hingga Desember terjadi kecelakaan yang beruntun terjadi beberapa kali.

Dengan melihat permasalahan tersebut, perlu adanya peningkatan sistem kerja pramudi yang tidak hanya dilaksanakan oleh pramudi saja, yaitu dilaksanakan oleh perusahaan secara terintegrasi dan komprehensif, Karena berkendara berkeselamatan menjadi salah satu elemen dalam penerapan sistem manajemen keselamatan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan saran kepada perusahaan X untuk memberikan dampak positif pada peningkatan sumber daya manusia di perusahaan X. Penelitian ini berfokus pada analisis berkendara yang mengedepankan keselamatan. Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan diatas, maka peneliti mengambil judul pada skripsi ini adalah "**ANALISIS PRAMUDI BUS X MENGGUNAKAN METODE HEART DAN SHERPA**"

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang di uraikan diatas maka di dapatkan rumusan pertanyaan sebagai berikut

1. Apa saja faktor-faktor penyebab kecelakaan Bus perusahaan X berdasarkan aspek tugas pramudi ?
2. Bagaimana saran pencegahan mengenai kecelakaan berdasarkan aspek pramudi ?

I.3 Batasan Masalah

Dalam penyusunan penelitian ini di lakukan pembatasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian pada Perusahaan X di operator Y
2. Analisis kecelakaan berdasarkan factor "MAN (pramudi) "
3. Penelitian hanya berdasarkan(Pengetahuan, Skil, Kesehatan, dan Tugas pramudi).

I.4 Tujuan

1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penyebab kecelakaan perusahaan X
2. Untuk memberikan saran pencegahan mengenai kecelakaan berdasarkan aspek pramudi

I.5 Manfaat

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Manfaat bagi Penulis

Mengetahui dan memahami perilaku Berkendara Berkeselamatan yang benar sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum.

2. Manfaat bagi Perusahaan

a. Mengetahui tingkat penerapan Berkendara Berkeselamatan di jalan raya untuk pramudi.

b. Sebagai acuan dalam meningkatkan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum.

c. Memberikan usulan perbaikan mengenai penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum sesuai dengan PM 85 Tahun 2018 tentang penerapan mengemudi berdasarkan Berkendara yang berkeselamatan, dan dapat meningkatkan kualitas pelayanan.

3. Manfaat bagi Pekerja / Karyawan Perusahaan

Memberikan kesadaran akan pentingnya Mengemudi dengan menerapkan Keselamatan di saat Berkendara sebagai upaya meningkatkan Keselamatan Angkutan Umum yang aman, nyaman dan selamat.

4. Manfaat bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Menjadi referensi mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum khususnya pada Perilaku Berkendara Berkeselamatan sebagai penerapan system mengemudi dengan standar keselamatan yang tepat.

I.6 Keaslian Penelitian

Studi pendahuluan atau kajian penelitian yang terkait dengan penelitian ini dapat dilihat pada tabel I.1 Keaslian Penelitian.

Tabel I. 1 Keaslian Penelitian

No	Judul Penelitian	Peneliti	Hasil	Perbedaan
1	HUBUNGAN KELELAHAN DENGAN TERJADINYA KELUHAN STRES KERJA PADA PRAMUDI BUS TRANSJAKARTA KORIDOR 8 DI SBU PERUM DAMRI TAHUN 2014	Nurchasanah, IGK Wijasa, Mulyo Wiharto	Hasil penelitian kelelahan para pramudi transjakarta dari 38 responden sebanyak 33 (86.8 %) pramudi mengalami kelelahan skor > 60 diatas rata-rata skor kelelahan. Sedangkan 5 (13.2 %) pramudi lainnya tidak mengalami kelelahan dengan skor < 60.	Penelitian hanya membahas mengenai kendala stress, sedangkan penelitian yang akan saya lakukan membahas tentang faktor pengetahuan dan kesehatan
2	FAKTOR – FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN <i>SAFETY DRIVING</i> PADA PRAMUDI BUS EKONOMI TRAYEK SEMARANG – SURABAYA DI TERMINAL TERBOYO SEMARANG	AVENDIKA BAGOES PRASETYA, BINA KURNIAWAN, IDA WAHYUNI	Peneliti menyimpulkan pelatihan keselamatan berkendara, dengan = 0,002, berkaitan dengan keselamatan berkendara, pengetahuan terkait keselamatan berkendara, dengan = 0,004. Peneliti menyarankan agar diadakan pelatihan keselamatan	Penelitian tidak terarah, pemahasan terlalu global . Sedangkan yang akan saya teliti sudah terfokus sehingga lebih jelas dalam pembahasannya .

No	Judul Penelitian	Peneliti	Hasil	Perbedaan
3	ANALISIS PERILAKU BERKENDARA PRAMUDI TRANS JOGJA DENGAN MENGGUNAKAN <i>TACHOMETER</i>	Dian Novianti, Ahmad Munawar	sejumlah 27,45% pelanggaran pada pagi hari, 12,6% pada siang hari, 13% pada sore hari, dan 17,46% pada malam hari. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi dan landasan rekomendasi yang diperlukan untuk pengambilan kebijakan guna meningkatkan pelayanan.	Masih kurang efektifan penggunaan tachometer dikarenakan hasilnya hanya peringatan tetapi pemahaman pramudi masih kurang. Oleh karena itu penelitian saya membahas mengenai pengetahuan.
4	Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pramudi <i>Factors Affecting the Concentration of Driver</i>	Nunuj Nurdjanah, Reni Puspitasari	kondisi kesehatan pramudi sebesar 23%; kondisi jalan sebesar 22%; kondisi cuaca sebesar 10%; kondisi/masalah keluarga sebesar 8%; kondisi lingkungan,	Di dalam penelitiaanya masih kurang jelas pengambilan data. Sedangkan penelitian saya sudah jelas bahwasanya metode pengambilan datanya.

No	Judul Penelitian	Peneliti	Hasil	Perbedaan
5	Tingkat Kebugaran dan Kelelahan Kerja terhadap Kejadian Kecelakaan pada Pramudi Bus	Izzun Nuril Hikmah	Istirahat dan olahraga sangat diperlukan agar tubuh memiliki kesempatan <i>recovery</i> (pemulihan), sehingga dapat melakukan kerja atau aktivitas sehari-hari dengan nyaman. Dalam sehari semalam, umumnya seseorang memerlukan istirahat selama 7-8 jam	penelitian ini hanya menggambarkan hubungan antara kelelahan kerja dan tingkat kebugaran dengan kejadian kecelakaan dan kurang menganalisis secara detail.
6	Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang	Ahmad Alfani Rohman Novianti, Ragil Ismi Hartanti, Prehatin Trirahayu Ningrum	Variabel estimasi waktu satu kali keberangkatan ($p = 0,021$) dan tingkat pengetahuan ($p = 0,027$) terkait dengan mengemudi yang tidak aman. Kesimpulannya adalah perkiraan waktu untuk satu keberangkatan dan tingkat pengetahuan terkait perilaku mengemudi yang tidak aman	Metode penelitiannya tidak jelas. Sedangkan yang saya paki menggunakan metode <i>Heart & Sherpa</i> .

No	Judul Penelitian	Peneliti	Hasil	Perbedaan
7	PENGARUH KUALITAS PELAYANAN TERHADAP KEPUASAN MASYARAKAT PENGGUNA BUS RAPID TRANSIT (BRT) DI KOTA SEMARANG	Maria Tika Saraswati, Hesti Lestari, Dewi Rostyaningsih	Disimpulkan bahwa terdapat pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pengguna Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang. Saran yang diberikan adalah pendidikan atau pembekalan kepada setiap karyawan dan mengembangkan sarana dan prasarana.	Penelitiannya terfokus perilaku pengendara. Sedangkan penelitian saya ke pengetahuan dan kesehatan.
8	Analisis Kesalahan Manusia pada Pramudi Bus Rapid Transit (BRT) Menggunakan Metode <i>Human Error Assessment and Reduction Technique (HEART)</i> dan <i>Systematic Human Error Reduction and Prediction</i>	Eli Mas'idah, Akhmad Syakhroni, Annisa Ayu Rachmawati	Hasil penelitian diketahui bahwa sub task 6.4 Berhati – hati pada saat mengemudi merupakan sub task dengan probabilitas kesalahan manusia terbesar yaitu 0,549. Selanjutnya pada sub task di rekomendasikan perbaikan berupa sosialisasi <i>zero accident</i> kepada seluruh pramudi BRT Koridor I Trans Semarang, membuat jalur khusus <i>BRT</i> .	Penelitian hanya membahas faktor pengetahuan, sedangkan penelitian yang akan saya lakukan membahas tentang faktor pengetahuan dan kesehatan

No	Judul Penelitian	Peneliti	Hasil	Perbedaan
9	HUBUNGAN ANTARA UMUR, LAMA KERJA, DAN GETARAN DENGAN KELUHAN MUSKULOSKELETAL PADA SUPIR BUS BUS TRAYEK BITUNG-MANADO DI TERMINAL TANGKOKO BITUNG	Marthin Enrico J Paul A.T. Kawatu1 , Grace D. Kandou	Hasil uji statistik yang menunjukkan, hubungan umur dengan keluhan <i>muskuloskeletal</i> ($p\text{ value} = 0,003$), dan ada hubungan antara getaran dengan keluhan <i>muskuloskeletal</i> ($p\text{ value}=0,003$).	Penelitiannya terarah ke faktor kesehatannya . Sedangkan yang saya teliti pengetahuan di bidang otomotif.
10	HUBUNGAN FAKTOR INTERNAL DAN FAKTOR EKSTERNAL TERHADAP KELELAHAN KERJA PADA PRAMUDI BUS TRANSJABODETABEK TANGERANGSELAN TAHUN 2017	Nur Alif Azizah	Hubungan variabel kuantitas tidur dengan tingkat kelelahan didapatkan adanya perbedaan dengan nilai $p\text{-Value}$ yaitu 0,003. Hubungan variabel shift kerja dengan tingkat kelelahan didapatkan adanya perbedaan dengan nilai $p\text{-Value}$ adalah 0,002.	Penelitian ini hanya pada satu pool , padahal poll yang lain masih banyak kendalanya. Sedangkan penelitian yang akan saya teliti pengambilan beberapa pool.

Pada penelitian yang akan dilakukan peneliti berfokus pada pramudi agar berkendara berkeselamatan agar dapat mengurangi angka kecelakaan perusahaan X sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum.

